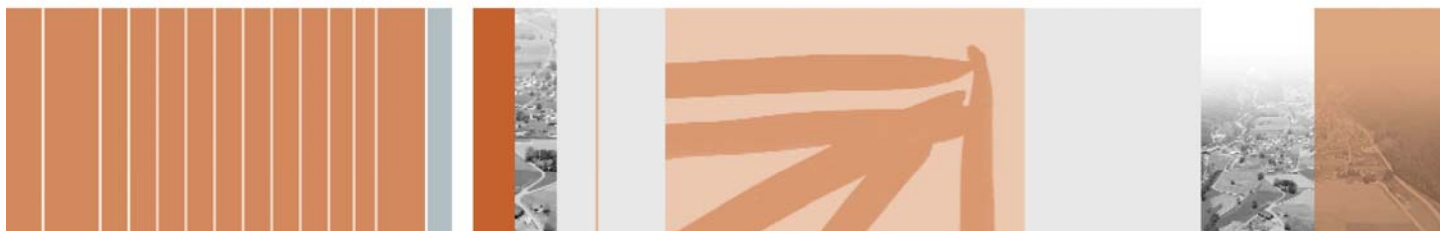




Repubblica e Cantone Ticino
Consiglio di Stato



Piano direttore
cantonale



Piano direttore cantonale
Programmi d'agglomerato di II generazione



Rapporto esplicativo

per la consultazione ai sensi dell'art. 11 Lst

Scheda R/M 2	Agglomerato del Locarnese
Scheda R/M 3	Agglomerato del Luganese
Scheda R/M 4	Agglomerato del Bellinzonese
Scheda R/M 5	Agglomerato del Mendrisiotto

novembre 2013

Editore

Dipartimento del territorio

Autori

Sezione dello sviluppo territoriale,
Ufficio del piano direttore

Per ulteriori informazioni

Sezione dello sviluppo territoriale,
via Franco Zorzi 13, 6500 Bellinzona
tel. +41 91 814 37 74, fax +41 91 814 44 12
e-mail dt-sst@ti.ch, www.ti.ch/pd

© Dipartimento del territorio, 2013

Sommario

I.	Premessa	3
II.	L'impostazione delle nuove schede sugli agglomerati	5
III.	Modifiche generali delle nuove schede sugli agglomerati	9
IV.	Il Programma d'agglomerato del Locarnese e la nuova scheda R/M 2	12
V.	Il Programma d'agglomerato del Luganese e la nuova scheda R/M 3	14
VI.	Il Programma d'agglomerato del Bellinzonese e la nuova scheda R/M 4.....	15
VII.	Il Programma d'agglomerato del Mendrisiotto e la nuova scheda R/M 5.....	17
VIII.	Cartografia.....	18
	ALLEGATI.....	21

I. Premessa

I Piani regionali dei trasporti e i Concetti di organizzazione territoriale

Dalla fine degli anni '80 il Cantone ha proposto e progressivamente attuato un nuovo indirizzo per la gestione della mobilità fondato su tre elementi (e ancorato nel 1997 nella Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto):

- l'elaborazione dei **Piani regionali dei trasporti** (PRT);
- la considerazione di tutti i mezzi di trasporto e la promozione di analisi e soluzioni interdisciplinari (mobilità, territorio, ambiente);
- l'istituzione delle Commissioni regionali dei trasporti (CRT).

A tutt'oggi sono stati elaborati e approvati 5 PRT che coprono l'intero Cantone (v. figura sotto). A eccezione del PRT delle Tre Valli – per il quale, data la natura e la portata dei progetti previsti, non è stato necessario un consolidamento nel Piano direttore – tutti i PRT sono oggetto di una scheda di Piano direttore (schede M2-M5), in cui vengono riprese le misure di rilevante incidenza territoriale.



I cinque Piani regionali dei trasporti

- Locarnese e Vallemaggia, 1998
- Luganese, 1994
- Bellinzonese, 1998
- Mendrisiotto e Basso Ceresio, 2002
- Tre Valli, 2004

Al fine di coordinare al meglio lo sviluppo della mobilità e quello degli insediamenti, i PRT sono stati affiancati da **Concetti di organizzazione territoriale** (COT), in cui sono sintetizzate le grandi linee dello sviluppo dei quattro agglomerati ticinesi e dei loro retroterra. Analogamente ai PRT, anche i contenuti di rilevante incidenza territoriale dei COT sono oggetto di una scheda di PD (schede R2-R5).

I Programmi d'agglomerato della Confederazione e la Legge sul fondo infrastrutturale

A fine 2006 il Parlamento federale ha adottato la nuova **Legge sul fondo infrastrutturale**. Con questa decisione la Confederazione ha avviato una **politica di sostegno agli agglomerati** intesa a migliorare l'attrattiva grazie a una buona accessibilità e al miglior coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti. Il sostegno prevede contributi destinati ad assicurare la mobilità necessaria a una so-

cietà e un'economia efficienti, nel rispetto dell'ambiente. Ciò presuppone una visione globale dell'agglomerato, del suo sviluppo e della sua mobilità, che deve includere tutti i mezzi di trasporto (anche la mobilità lenta) e deve di principio attribuire la priorità ad alternative efficaci piuttosto che a nuove infrastrutture.

Presupposto per beneficiare dei contributi federali è l'elaborazione dei **Programmi d'agglomerato** (PA), documenti programmatici che definiscono tipo di interventi, priorità e modalità d'attuazione.

Il Ticino ha sottoposto alla Confederazione i PA di prima generazione del Luganese e del Mendrisiotto a fine 2007. Tra la fine del 2011 e la metà del 2012 ha poi sottoposto i PA di seconda generazione per tutti gli agglomerati ticinesi, elaborati in collaborazione con le CRT.

I PA di seconda generazione sono attualmente all'esame della Confederazione. Per poter accedere ai sussidi federali è necessario firmare una "Convenzione sulle prestazioni". Al momento della firma, prevista per la fine del 2014, **Programmi d'agglomerato e Piano direttore devono essere coordinati**. Ciò significa che le misure di rilevante incidenza territoriale contenute nei PA devono essere consolidate nel PD.

Dai Piani regionali dei trasporti ai Programmi d'agglomerato

I Piani regionali dei trasporti e i Concetti di organizzazione territoriale hanno costituito una sorta di politica degli agglomerati *ante litteram* che il Canton Ticino, insieme alle Commissioni regionali dei trasporti, ha costruito e attuato con oltre un decennio di anticipo rispetto a quanto intrapreso dalla Confederazione a partire dagli anni 2000.

Con l'avvento della politica federale degli agglomerati, a livello cantonale è apparso pertanto ovvio **inserire i Programmi d'agglomerato nel solco già tracciato dai PRT e dai COT**, facendo diventare i primi l'occasione per rivedere e aggiornare i secondi. I PA di prima generazione, ma soprattutto quelli di seconda generazione, hanno pertanto fornito gli elementi per l'aggiornamento dei PRT e dei COT dei quattro agglomerati ticinesi.

Considerata questa evoluzione, a livello di Piano direttore si propone quindi di "fondere" le attuali schede sui PRT e sui COT in un'**unica scheda per ogni agglomerato**, allo scopo di avvicinarsi con più chiarezza e immediatezza ai concetti e alla metodologia introdotti con la nuova politica federale degli agglomerati (v. tabella sottostante).

Schede in vigore	Schede proposte
R2 Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato locarnese - COTALoc	R/M 2 Agglomerato del Locarnese
M2 Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia - PTLV	
R3 Concetto di organizzazione territoriale del Luganese - COTAL	R/M 3 Agglomerato del Luganese
M3 Piano regionale dei trasporti del Luganese - PTL	
R4 Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato bellinzonese - COTAB	R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese
M4 Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese - PTB	
R5 Concetto di organizzazione territoriale del Mendrisiotto e Basso Ceresio - COTAM	R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto
M5 Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio - PTM	

Questa “fusione” rappresenta nel contempo l'occasione per un necessario **adeguamento** delle schede sui PRT e sui COT, in quanto nell'ambito della revisione del PD (adottata dal CdS nel 2009), queste schede erano state aggiornate solo puntualmente in attesa della conclusione dei Programmi d'agglomerato di seconda generazione. In questo senso, le modifiche oggetto dell'attuale consultazione costituiscono l'ultima tappa della revisione del PD.

Oltre a riunire in un'unica scheda tutti gli elementi di un PA che necessitano di essere consolidati nel PD (limitatamente ai contenuti con rilevante incidenza territoriale), questo approccio rafforza pure l'idea di coordinamento tra mobilità e insediamenti alla base dei Programmi d'agglomerato. Inoltre, sempre allo scopo di rendere più immediata e chiara la relazione tra i PA e le nuove schede di PD sugli agglomerati, la struttura di queste ultime ripropone quella dei PA, esponendo nell'ordine lo *Scenario auspicato*, le *Strategie attuative* e le *Misure*.

La presente consultazione ha pertanto il duplice scopo di:

- **consolidare** nel PD i provvedimenti con rilevante incidenza territoriale dei Programmi d'agglomerato di seconda generazione;
- **aggiornare** completamente le schede sui COT e sui PRT, che per l'occasione vengono “fuse” in schede uniche sugli agglomerati che trattano in modo congiunto le tematiche relative agli insediamenti e quelle relative alla mobilità, in modo da avvicinarsi con più chiarezza e immediatezza ai concetti introdotti con la politica federale degli agglomerati.

Si ricorda che le schede complete attualmente in vigore sono consultabili sul sito www.ti.ch/pd nella sezione “schede” (www.ti.ch/dt/dstm/sst/temi/piano-direttore/piano-direttore/schede/).

II. L'impostazione delle nuove schede sugli agglomerati

Dalle schede sui Piani regionali dei trasporti e sui Concetti di organizzazione territoriale a quelle sugli Agglomerati

Le otto schede oggetto delle modifiche qui poste in consultazione sono:

- R2 Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato locarnese (COTALoc), Dato acquisito, entrata in vigore il 15.3.2011;
- R3 Concetto di organizzazione territoriale del Luganese (COTAL), Dato acquisito, entrata in vigore il 3.6.2002;
- R4 Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato bellinzonese (COTAB), Risultato intermedio, entrata in vigore il 20.5.2009;
- R5 Concetto di organizzazione territoriale del Mendrisiotto e Basso Ceresio (COTAM), Dato acquisito, entrata in vigore il 25.2.2003;
- M2 Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTLV), Dato acquisito, entrata in vigore il 9.5.2005;
- M3 Piano regionale dei trasporti del Luganese (PTL), Dato acquisito, entrata in vigore il 15.3.2011;
- M4 Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese (PTB), Dato acquisito, entrata in vigore il 4.10.1999;
- M5 Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM), Dato acquisito, entrata in vigore il 23.10.2009.

La genesi di queste schede è già stata brevemente illustrata sopra. Ciò che merita ancora di essere sottolineato è che la loro elaborazione ha richiesto un grande impegno in termini di risorse umane

e finanziarie, oltre che di tempo. Allora si trattava di costruire, attraverso le CRT, un approccio regionale tutt'altro che scontato.

A distanza di quasi vent'anni (la prima proposta di Piano dei trasporti del Luganese è del 1994) è lecito affermare che il ruolo delle CRT e il significato della pianificazione regionale dei trasporti e degli insediamenti sono assodati. Ciò non significa ancora e necessariamente che i Piani regionali dei trasporti e i Concetti di organizzazione territoriale dei quattro agglomerati siano, nel loro insieme, un costruito organico e totalmente privo di incoerenze. È sufficiente una rapida lettura trasversale delle schede sui COT, rispettivamente sui PRT, per percepire come ognuna di esse sia il frutto di approcci, modalità di lavoro e gremi diversi. D'altronde, se si pensa alle specificità di ogni regione e anche ai tempi diversi in cui i vari concetti sono stati elaborati (la scheda R2 COTALoc è entrata in vigore solo nel 2011), appare evidente che era ben difficile fare altrimenti.

I Programmi d'agglomerato e la necessità di integrarne gli elementi di maggiore rilevanza territoriale nel Piano direttore hanno costituito l'occasione per rivedere le schede sui PRT e sui COT non solo nei loro contenuti, ma anche nella forma. Sui contenuti torneremo in seguito (cap. da IV a VII). Quanto alla **forma**, la decisione più importante è stata quella già menzionata di fondere, per ogni agglomerato, la scheda sul PRT e quella sul COT in un'unica scheda. I **vantaggi** sono molteplici, in particolare:

- **visione d'insieme** dell'agglomerato in un'unica scheda e correlazioni con le altre schede del PD più chiare ed immediate;
- chiara **correlazione** tra Programma d'agglomerato e Piano direttore;
- **struttura identica** della scheda per tutti gli agglomerati;
- la scheda sull'agglomerato diventa un **riferimento più preciso** e immediato anche in vista dei Programmi d'agglomerato di terza generazione;
- anche l'**esame da parte della Confederazione** dei PA ticinesi, rispettivamente l'approvazione delle modifiche del PD ad essi correlate, diventano più semplici ed immediati;
- maggiore facilità nel confrontare fra loro gli obiettivi generali e gli indirizzi strategici dei singoli agglomerati, anche nell'ottica di orientarli nel loro insieme verso la **visione di Città-Ticino** promossa dal Piano direttore.

Struttura delle nuove schede sugli Agglomerati

La suddivisione principale in **cinque capitoli** – introdotta con la revisione del PD e presente in tutte le schede – è stata per evidenti motivi mantenuta (continuità, coerenza ecc.). Pertanto, anche le nuove schede sugli agglomerati presentano, nell'ordine:

- un capitolo introduttivo relativo a *Situazione, problemi, sfide* (Capitolo 1, informativo);
- un capitolo relativo agli *Indirizzi* (Capito 2, vincolante, evidenziato da uno sfondo grigio);
- un capitolo relativo alle *Misure* (Capito 3, vincolante, evidenziato da uno sfondo grigio);
- un capitolo relativo ai *Compiti* (Capito 4, vincolante, evidenziato da uno sfondo grigio);
- un capitolo relativo a *Documenti di riferimento e allegati* (Capitolo 5, informativo).

Questa struttura andava **armonizzata** con quella dei Programmi d'agglomerato, che prevede in particolare, nell'ordine¹:

- lo *Scenario auspicato*;
- le *Strategie attuative*;
- le *Misure*.

¹ Vedi anche: DATEC, ARE, Sezione Politica degli agglomerati, Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2a generazione, Bema, 14 dicembre 2010.

È stato pertanto deciso di inserire lo *Scenario auspicato* e le *Strategie attuative* nel Capitolo 2 della scheda relativa agli *Indirizzi* e le *Misure* nell'omonimo capitolo della scheda (Capitolo 3).

Al fine di uniformare le quattro schede fra loro, rispettivamente di renderle coerenti con i contenuti del resto del PD, si è reso necessario rivedere e in parte riformulare gli *scenari auspicati* e le *strategie* così come descritti nei quattro Programmi d'agglomerato. La tabella seguente mostra la struttura completa delle schede e motiva le scelte fatte (limitatamente ai tre capitoli vincolanti).

Capitolo 2 Indirizzi	
2.1 Perimetro	<p><i>Indica il perimetro considerato, illustrato in un apposito allegato cartografico al Capitolo 5 della scheda.</i></p> <p><i>Il perimetro di riferimento del Programma d'agglomerato è l'agglomerato statistico adattato alla struttura territoriale e socio-economica del Cantone.</i></p>
2.2 Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale	<p><i>Illustra nel modo più sintetico possibile lo scenario di riferimento. Per tutte e quattro le schede sugli agglomerati è strutturato in:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Indirizzi generali;</i> - <i>Indirizzi per la natura e il paesaggio;</i> - <i>Indirizzi per gli insediamenti;</i> - <i>Indirizzi per la mobilità.</i> <p><i>Così come per il Perimetro (v. sopra), anche per lo Scenario auspicato ogni scheda prevede uno specifico allegato cartografico al Capitolo 5.</i></p>
2.3 Strategie	<p><i>Precisano i contenuti dello Scenario auspicato. Analogamente a quest'ultimo, sono suddivise in:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Natura e paesaggio;</i> - <i>Insedimenti.</i> <p><i>Le strategie in materia di mobilità sono a loro volta distinte in:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Trasporti pubblici: reti e nodi;</i> - <i>Rete viaria e stazionamento;</i> - <i>Mobilità lenta.</i>
Capitolo 3 Misure	
<i>Introduzione (su sfondo bianco)</i>	<p><i>Il Capitolo 3 Misure riprende quelle misure dei Programmi d'agglomerato che, in ragione della loro rilevante incidenza territoriale, richiedono un consolidamento nel PD. Contiene pure le misure maturate nelle pianificazioni regionali precedenti (PRT e COT), già consolidate a suo tempo nel PD e ancora rilevanti per l'agglomerato.</i></p> <p><i>Allo scopo di fornire una visione più completa, come pure per evidenziare le correlazioni con altre schede e misure del PD che concorrono a definire gli orientamenti dell'agglomerato, prima dell'elenco di misure (su sfondo grigio) viene presentata un'apposita tabella (su sfondo bianco).</i></p>
3.1 Natura e paesaggio	<p><i>Contiene le misure dei Programmi d'agglomerato (o di pianificazioni regionali precedenti: PRT e COT) riconducibili alle tematiche della natura e del paesaggio.</i></p>
3.2 Insediamenti	<p><i>Contiene le misure dei Programmi d'agglomerato (o di pianificazioni regionali precedenti: PRT e COT) riconducibili alla tematica degli insediamenti.</i></p>
3.3 Trasporti pubblici: reti e nodi	<p><i>Contiene le misure dei Programmi d'agglomerato (o di pianificazioni regionali precedenti: PRT e COT) riconducibili alla tematica dei trasporti pubblici (TP).</i></p>

	<p><i>In generale, con la nuova impostazione delle schede sugli agglomerati viene dato particolare rilievo al concetto di "rete": dei TP; delle strade; della mobilità lenta. In effetti, a livello di Piano direttore l'aspetto più importante è di principio la completezza delle reti, la loro complementarietà, rispettivamente la coerenza con gli obiettivi di sviluppo territoriale.</i></p> <p><i>Uno specifico allegato (concepito appositamente per le schede sugli agglomerati) illustra la rete dei TP e i relativi nodi (v. Capitolo 5 delle schede). A proposito di questi ultimi, si rimanda al punto successivo per ulteriori precisazioni.</i></p>
3.4 Rete viaria e stazionamento	<p><i>Contiene le misure dei Programmi d'agglomerato (o di pianificazioni regionali precedenti: PRT e COT) riconducibili alla tematica della rete viaria e dello stazionamento.</i></p> <p><i>Uno specifico allegato (concepito appositamente per le schede sugli agglomerati) illustra la rete viaria e i nodi dello stazionamento (v. Capitolo 5 delle schede). Si rimanda al punto successivo per ulteriori precisazioni.</i></p>
3.5 Mobilità lenta	<p><i>Contiene le misure dei Programmi d'agglomerato riconducibili alla tematica della mobilità lenta, peraltro trattata in modo specifico in un'altra scheda, la MIO.</i></p> <p><i>Uno specifico allegato (concepito appositamente per le schede sugli agglomerati) illustra la rete dei percorsi ciclabili (v. capitolo 5 delle schede). Si rimanda al punto successivo per ulteriori precisazioni.</i></p>
Capitolo 4 Compiti	
	<p><i>In generale, per tutte e quattro le schede sugli agglomerati, i compiti sono stati verificati e in parte riformulati allo scopo di:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>aggiornarli nei contenuti;</i> - <i>semplificare le informazioni, soprattutto laddove i compiti ribadivano obblighi già definiti a livello di legge;</i> - <i>verificare la coerenza fra tutte e quattro le schede sugli agglomerati.</i>

Vincolatività delle misure delle schede sugli agglomerati (cap. 3 delle schede)

Di principio le schede del Piano direttore sono **tematiche**. Ciò significa che trattano uno specifico tema e di regola lo fanno per l'intero territorio cantonale. Le schede sugli agglomerati, come del resto anche quelle sui PRT e sui COT, sono invece **comprensoriali** e trattano quindi più temi per uno specifico territorio.

L'abbinamento di schede tematiche e comprensoriali all'interno del PD è delicato in quanto può generare confusione presso l'utente. Richiede inoltre un'attenta gestione e controllo dei contenuti delle une e delle altre, al fine di garantire in ogni momento una perfetta corrispondenza. Per queste ragioni, il ricorso alle schede comprensoriali all'interno del PD è limitato al minimo indispensabile e solo laddove vi è un'effettiva opportunità; ciò che è il caso per le schede sugli agglomerati.

La convivenza di schede tematiche e comprensoriali implica l'adozione di alcuni accorgimenti volti sia a orientare l'utente, sia a ridurre il rischio di errori o incoerenze tra i contenuti di due schede.

È per questo che all'interno delle schede sugli agglomerati, al capitolo 3, le misure si suddividono in due categorie principali (cfr. colonna "Situazione a PD" delle tabelle relative alle misure):

- misure definite dal Programma d'agglomerato (o da pianificazioni regionali precedenti) e **consolidate** nella scheda stessa; in questi casi alla misura è assegnato un grado di consolidamento (*Informazione preliminare, Risultato intermedio o Dato acquisito*);
- misure definite dal Programma d'agglomerato (o da pianificazioni regionali precedenti) e **già contemplate** in altre schede tematiche del PD; in questi casi non è presente un grado di consolidamento e ci si limita a un rimando alla specifica scheda tematica (la quale contiene la corrispondente misura con il relativo grado di consolidamento).

III. Modifiche generali delle nuove schede sugli agglomerati

Va innanzitutto sottolineato che i quattro Programmi d'agglomerato sono già stati posti in consultazione a più riprese nel corso della loro elaborazione, non da ultimo perché la Confederazione pone un particolare accento sulla necessità di creare consenso attorno alle misure cofinanziate. Dal profilo dei **contenuti**, pertanto, le modifiche del PD oggetto della presente consultazione **non considerano nuove misure** (rispetto ai Programmi d'agglomerato). Sono però un tassello indispensabile per dimostrare l'avvenuto coordinamento tra PA e PD e sbloccare i sussidi federali; inoltre portano i significativi cambiamenti formali illustrati ai capitoli precedenti.

Nei fascicoli allegati al presente Rapporto esplicativo (uno per ogni agglomerato) e oggetto insieme a quest'ultimo della presente consultazione, le modifiche si distinguono in:

- **adattamenti**, ovvero modifiche importanti ai sensi dell'art. 17 cpv 2 Lst e dell'art. 24 cpv 1 del *Regolamento della Legge cantonale sullo sviluppo territoriale* (RLst), che limitatamente ai provvedimenti di grado *Dato acquisito* potranno essere impugnate nella successiva fase di adozione (art. 13 Lst); **queste modifiche sono evidenziate in celeste**;
- **aggiornamenti**, ovvero modifiche minori ai sensi dell'art. 17 cpv 3 Lst e dell'art. 24 cpv 3 RLst, che possono essere oggetto di osservazioni ma non potranno essere impugnate nella successiva fase di adozione.

Gli **aggiornamenti** riguardano in particolare i seguenti aspetti:

- lo **snellimento generale dei testi descrittivi su Indirizzi e Misure** al fine di adeguarli ai nuovi standard introdotti nel 2009 con la revisione del PD, come pure a seguito dell'unificazione delle schede sui COT e sui PRT in un'unica scheda sull'agglomerato;
- la **riorganizzazione degli Indirizzi e delle Misure** (cap. 2 e 3), sia in funzione delle novità introdotte con i Programmi d'agglomerato, sia a seguito della nuova impostazione delle relative schede. In particolare, sia gli *Indirizzi* sia le *Misure* presentano una struttura che richiama quella dei PA. Il capitolo *Indirizzi* è così strutturato in *Perimetro, Scenario auspicato e Strategie*. Il capitolo *Misure* è strutturato in *Natura e paesaggio, Insediamenti, Trasporti pubblici, Rete viaria e stazionamento e Mobilità lenta*. Questa riorganizzazione ha talvolta comportato l'accorpamento di alcune misure o il loro trasferimento al capitolo sugli *Indirizzi*, ritenuto più idoneo al caso;
- il **puntuale aggiornamento** di misure consolidate nelle precedenti pianificazioni regionali;
- l'**eliminazione** delle misure di **carattere locale** e senza rilevante incidenza territoriale;
- l'**eliminazione dei gradi di priorità delle misure**, la cui definizione non compete al Piano direttore (il quale definisce unicamente il grado di consolidamento: IP, RI o DA);
- il **trasferimento** delle misure concernenti le fermate del Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) e i relativi Park&Ride nella corrispettiva scheda M7 TILO (le schede sugli Agglomerati si limitano a un rimando a quest'ultima).

Per quanto riguarda gli **adattamenti** (inserimento di nuove misure o stralcio di provvedimenti non più coerenti con i nuovi indirizzi ecc.), si rimanda ai capitoli successivi (da IV a VII).

Nodi intermodali, nodi di interscambio, Park&Ride e concetti affini

L'aggiornamento delle schede sui COT e sui PRT e la loro fusione in schede sugli Agglomerati ha portato alla luce un uso (all'interno delle schede sui PRT) non sempre preciso, ma soprattutto non univoco, dei concetti di "nodo intermodale", "nodo di interscambio", "Park&Ride" e altri termini affini. Ciò è dovuto anche ai tempi, a volte molto distanti tra loro, e alle modalità di elaborazione dei PRT, che nel corso degli anni hanno risposto a sensibilità e preoccupazioni diverse da regione a regione. Capita così che nelle attuali schede sui PRT si usi un termine per riferirsi a un altro concetto, oppure che le modalità di trattazione di questi temi vari in modo anche importante da una scheda all'altra.

In generale, per **nodo intermodale** si intende un'infrastruttura in cui è possibile cambiare modalità di trasporto. Il concetto è usato soprattutto per riferirsi al passaggio dal mezzo di trasporto privato a quello pubblico e in particolare laddove si tratta di filtrare il traffico veicolare in accesso ai centri urbani. Ciò implica la presenza di strutture adeguate, segnatamente un parcheggio e una fermata del trasporto pubblico funzionalmente integrati. Un tipico esempio di nodo intermodale è il Park&Ride di Lugano Comaredo.

Per **nodo di interscambio** si intende invece un punto di trasbordo con interconnessione tra due o più linee del **trasporto pubblico**. Più sono le linee e le corse che passano da quel punto, più il nodo è importante (esempio: stazione FFS di Bellinzona).

Queste definizioni sintetiche permettono di evidenziare alcune difficoltà nell'uso di questi concetti. In effetti, nella realtà si trovano spesso situazioni in cui un nodo è nel contempo intermodale e di interscambio (per la contemporanea presenza di più linee di trasporto pubblico e di un posteggio) oppure casi in cui per altri motivi è oggettivamente difficile stabilire in modo univoco la tipologia dell'infrastruttura. L'aggiornamento globale delle schede sugli Agglomerati ha creato le premesse per rivedere e ordinare questa tematica. La terminologia adottata è la seguente:

- **Nodo del trasporto pubblico:** sostituisce, essendo più esplicito, il termine "nodo di interscambio"; nel Piano direttore viene utilizzato unicamente per i nodi **importanti**; negli altri casi si parla semplicemente di **fermate** o **stazioni**; per la loro valenza territoriale, gli importanti nodi del trasporto pubblico vengono indicati nella carta di base del PD;
- **Nodo intermodale:** questo termine è mantenuto ma utilizzato unicamente per riferirsi ai Park&Ride di grandi dimensioni posti nei principali punti di accesso all'area centrale degli agglomerati. Concretamente, allo stato attuale questo tipo di infrastruttura è presente o pianificata solo nell'agglomerato luganese; per la loro valenza territoriale, i nodi intermodali vengono indicati anche nella carta di base del PD;
- **Park&Ride (P&R):** termine utilizzato per i posteggi di supporto alle fermate distribuite lungo il sistema ferroviario regionale (TILO), come pure lungo la Rete tram del Luganese e la Centovallina. Di regola si tratta di posteggi di dimensioni più modeste rispetto a quelli presso i nodi intermodali. Per la loro valenza territoriale limitata, non vengono indicati nella carta di base del PD, dove si segnalano per contro le fermate ferroviarie e tramviarie;
- **Posteggio di attestamento:** si tratta di una tipologia di posteggi di grandi dimensioni che, analogamente ai nodi intermodali, ha il compito di filtrare l'accesso del traffico individuale motorizzato ai centri urbani ma che, diversamente da essi, non offre il trasbordo a un mezzo di trasporto pubblico (o perlomeno non in misura preponderante) poiché la distanza dal centro è ridotta e può essere coperta a piedi. Un esempio di questo tipo di in-

frastruttura è il posteggio di Via Tatti a Bellinzona. Per la loro valenza territoriale, i posteggi di attestamento vengono indicati nella carta di base del PD.

Altre tipologie di posteggi non sono esplicitamente contemplate nel Piano direttore. Quelli di piccole dimensioni o quelli lungo le strade vengono trattati in modo complessivo sotto il cappello “gestione dei posteggi pubblici” o “politica dello stazionamento”.

Percorsi ciclabili

Il tema dei percorsi ciclabili ha la sua sede principale nella scheda **M10 Mobilità lenta**, adottata dal Consiglio di Stato nel gennaio del 2012 ed entrata in vigore il 24 marzo dello stesso anno (vedi http://www4.ti.ch/fileadmin/DT/temi/piano_direttore/schede/schede_file/M10.pdf). È per questa ragione che nelle schede sugli Agglomerati oggetto della presente consultazione, le misure concernenti i percorsi ciclabili definite nei Programmi d'agglomerato vengono soltanto “richiamate”, con un rimando appunto alla scheda M10 (v. proposte di schede, punti 3.5).

La scheda M10, come d'altronde quelle sugli Agglomerati, mette particolare accento sul concetto di **rete**. L'indirizzo 2.3.a recita: “tutti i percorsi pedonali e ciclabili devono contribuire a conformare reti il più possibile continue, attrattive e sicure [...]”. Pure particolarmente importante è il coordinamento con gli altri vettori di mobilità e la coerenza con gli obiettivi di sviluppo territoriale e urbanistico.

La rete illustrata cartograficamente nella scheda M10 comprende i percorsi ciclabili nazionali, cantonali e regionali. I percorsi di importanza locale sono di competenza dei Comuni, che devono pianificarli in modo coordinato con quelli di importanza superiore. Nella scheda M10, la rete nazionale, cantonale e regionale è illustrata pure in forma tabellare.

Importanza	Nr.	Percorso	Stato
Nazionale	3	San Gottardo - Chiasso (con la diramazione Bellinzona - Ascona)	Realizzato
	6	Lumino - Bellinzona	Realizzato
Cantonale	36	Lucomagno - Biasca	Realizzato
	31	Bellinzona - Caviggno	Realizzato al 90%
		Stabio - Mendrisio - Chiasso	In fase di progettazione
		Tesserete - Canobbio - Lugano - Agno - Ponte Tresa - Cassinone	In fase di progettazione
Regionale (Luganese)		Tesserete - Lamone - Molini di Bioggio - Agno	In fase di progettazione
		Tesserete/Sonvico - Dino - Lugano - Figino	
		Lamone - Vezia - Massagno - Lugano FFS	
		Taverne - Pte. Capriasca - Comano - Massagno - Lugano FFS	
		Canobbio - Cornaredo - Lugano centro	
Regionale (Mendrisiotto)		Taverne - Bedano - Manno - Bioggio - Agno	In fase di progettazione
		Stabio - Rancate - Riva San Vitale - Brusino Arsizio	
		Stabio - Novazzano - Chiasso	
		Capolago - Mendrisio - Morbio Superiore - Chiasso	
Regionale (Bellinzonese)		Genestrerio (Ligornetto) - Mendrisio - Rancate	La rete regionale è stata pianificata nell'ambito del programma d'agglomerato del Bellinzonese (PAB)
	311	Percorso del Piano di Magadino	Realizzato
Regionale (Locarnese)			La rete regionale è stata pianificata nell'ambito del programma d'agglomerato del Locarnese (PALOC)
	311	Percorso del Piano di Magadino	Realizzato

Tabella ripresa dalla scheda M10 Mobilità lenta.

Come si può evincere dalla tabella, le reti regionali del Luganese e del Mendrisiotto, pianificate negli scorsi anni, sono già in fase di progettazione (e realizzazione). Per **Locarnese** e **Bellinzonese** in-

vece – a parte il percorso del Piano di Magadino, già realizzato – la pianificazione era demandata ai rispettivi Programmi d'agglomerato di seconda generazione. Sulla base dei risultati di questi ultimi e di ulteriori verifiche a livello cantonale (Sezione della mobilità), si è giunti a una proposta di rete illustrata in specifici allegati integrati nella proposte di schede sugli Agglomerati. **La presente consultazione ha quindi anche lo scopo di raccogliere osservazioni relative alle reti dei percorsi ciclabili del Bellinzonese e del Locarnese.**

In un secondo momento, in base ai risultati della consultazione, si renderà necessaria una modifica della scheda M10.

TILO: nuove fermate e nuovi tracciati ferroviari

Il tema delle fermate e dei nuovi tracciati ferroviari regionali ha la sua sede principale nella scheda **M7 TILO** (v. http://www4.ti.ch/fileadmin/DT/temi/piano_direttore/schede/schede_file/M07.pdf), adottata dal Consiglio di Stato nel maggio del 2009 ed entrata in vigore il 23 ottobre dello stesso anno.

I Programmi d'agglomerato hanno confermato e sviluppato alcune ipotesi di nuove fermate già contemplate dalla scheda M7, per esempio a Minusio e Stabio, rispettivamente di riqualifica urbana di comprensori intorno a fermate esistenti (per esempio a Gordola, Mendrisio e Chiasso) o pianificate.

Nel Luganese, il PAL2 ipotizza la realizzazione di un nuovo collegamento tra Taverne e il Basso Vedeggio utilizzando il sedime dell'esistente binario industriale con ipotesi di fermate a Grumo, Manno, la Monda e Bedano.

La presente consultazione ha quindi anche lo scopo di raccogliere osservazioni relative alla tematica delle fermate TILO e della nuova tratta ferroviaria fra Taverne e il Basso Vedeggio.

In un secondo momento, in base ai risultati della consultazione, si renderà necessaria una modifica della scheda M7.

IV. Il Programma d'agglomerato del Locarnese e la nuova scheda R/M 2

Il capitolo I. *Situazione, problemi e sfide* della nuova scheda sull'Agglomerato funge da spiegazione alle parti vincolanti della scheda ed è qui integralmente richiamato (v. fascicolo a parte).

A complemento si evidenziano qui gli stralci e le nuove misure – rispetto alle schede R2 e M2 in vigore – e si forniscono ulteriori e puntuali spiegazioni, limitatamente agli **adattamenti**, ovvero le modifiche importanti del PD. Per quanto riguarda gli **aggiornamenti**, ovvero le modifiche minori, si rimanda al precedente cap. III.

Stralci

Gli approfondimenti svolti nell'ambito del PALoc hanno permesso di stabilire che le seguenti misure non sono coerenti con lo Scenario auspicato e le Strategie definiti dal PA. Nell'ambito della presente procedura ne viene pertanto proposto lo stralcio:

- monorotaia Locarno Ascona (Losone) (grado Informazione preliminare);
- nuovo Ponte sulla Maggia - Solduno (grado Informazione preliminare);
- strada principale delle Centovalli, A560 (grado Dato acquisito);
- circonvallazione di Brissago (grado Informazione preliminare);

- circonvallazione di Losone (grado Informazione preliminare).

Adattamenti

Nell'ambito del PALoc sono state sviluppate le seguenti nuove misure di rilevante incidenza territoriale:

- viabilità e circonvallazione a Solduno (grado Informazione preliminare);
- svincolo San Materno (Ascona-Losone) (grado Risultato intermedio);
- strada litoranea tra il Cantonaccio (Ascona) e l'Albergo Acapulco (Ronco s/Ascona) (grado Informazione preliminare);
- riqualifica e messa in sicurezza assi stradali (gradi DA, RI e IP).

Spiegazioni

- Per quanto riguarda le misure relative ai **Trasporti pubblici**, si osserva che secondo il PALoc il sistema TILO e l'asse su gomma Ascona-Locarno-Riazzino ("asse forte") fungono da spina dorsale del servizio di TP; il nuovo ponte sulla Maggia e la monorotaia non rientrano in questa strategia.
- Per quanto riguarda le misure della **Rete viaria** si ribadisce che il PALoc costituisce l'aggiornamento del PTLV e non un suo semplice complemento. Pertanto, tra le misure elaborate nell'ambito del precedente PTLV, solo quelle necessarie e coerenti con il nuovo scenario del PALoc sono state riprese/mantenute. In caso contrario, esse sono state abbandonate o sostanzialmente rivedute.
- **Le circonvallazioni di Brissago e di Losone** (grado IP) sono state abbandonate sulla base di specifici approfondimenti nell'ambito di una consultazione di tutti i comuni della CIT (DT-CIT, PALoc. Rapporto sulle strategie d'intervento e sulle misure, 8.6.2011; pp. 50-54).
- Per quanto riguarda **Solduno**, il PALoc ha identificato una nuova soluzione rispetto a quella prevista dal PTLV, pertanto la misura "Nuovo Ponte sulla Maggia – Solduno" è sostituita dalla nuova misura "Viabilità e circonvallazione a Solduno".
- La **circonvallazione di Brissago** non soddisfa i criteri relativi al rapporto costi-benefici; in tal senso non è stato possibile considerare e pianificare quest'opera nell'ambito del PALoc. Tuttavia, in considerazione della forte vocazione turistica di Brissago e del fatto che l'asse stradale in attraversamento dell'abitato rappresenta una cesura all'interno del Comune, si è ritenuto giustificato prevedere delle migliorie onde raggiungere un buon livello di sicurezza per gli utenti e quindi intervenire applicando misure concrete per ridurre il disagio. In particolare, in alternativa alla costruzione di una nuova circonvallazione, nell'ambito del PALoc è stata proposta l'introduzione del modello UPI 50/30 lungo tutto il tratto di strada cantonale in attraversamento dell'abitato (vedi misura INF 3 del PALoc). Questa misura, a carattere locale, non necessita un consolidamento a Piano direttore pur essendo parte integrante del PALoc.
- I criteri di sicurezza stradale e geologica hanno invece indotto a prevedere un intervento volto a mettere in sicurezza la **tratta Cantonaccio–Acapulco della strada litoranea Ascona Porto Ronco**. A tale scopo il PD prevede la relativa nuova misura.
- Alcune **misure a carattere locale** non figurano più nella nuova scheda poiché non necessitano un consolidamento a Piano direttore in ragione della loro limitata incidenza territoriale. Esse sono tuttavia parte integrante del PALoc. L'elenco in fondo al capitolo 5 della scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese indica la situazione a PD di ogni singola misura del PALoc, in particolare se le stesse sono o meno rilevanti per il Piano direttore cantonale.

In relazione alla tematica dello **Svago di prossimità**, si segnala la necessità di coordinare la misura "Terre di Pedemonte - Delta della Maggia" (v. scheda R9 in vigore, punto 3.2.b) con le misure "Delta della Maggia", "Maggia e Melezza (golene)" e "Ponte Broletto" della scheda R2 COTALoc. In effetti, i tre oggetti della scheda R2 presentano attualmente il grado di consolidamento *Dato acquisito*, mentre l'oggetto "Terre di Pedemonte - Delta della Maggia" della scheda R9, che li comprende tutti in un'unica area, è di grado *Risultato intermedio*.

Per le questioni di metodo illustrate al cap. II del presente documento, anziché riprendere nella nuova scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese i tre oggetti della scheda R2 COTALoc con il grado *Dato acquisito*, il Consiglio di Stato propone:

- di limitarsi (nella scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese) a un rimando alla scheda R9;
- di procedere, in occasione della pubblicazione delle schede sugli Agglomerati ai sensi dell'art. 13 Lst, anche all'adattamento della scheda **R9 Svago di prossimità** e concretamente alla modifica del grado di consolidamento della misura **Terre di Pedemonte - Delta della Maggia** da *Risultato intermedio* a *Dato acquisito*.

La presente consultazione ha quindi anche lo scopo di raccogliere osservazioni relative a questa proposta.

V. Il Programma d'agglomerato del Luganese e la nuova scheda R/M 3

Il capitolo I. *Situazione, problemi e sfide* della nuova scheda sull'Agglomerato funge da spiegazione alle parti vincolanti della scheda ed è qui integralmente richiamato (v. fascicolo a parte).

A complemento si evidenziano qui gli stralci e le nuove misure – rispetto alle schede R3 e M3 in vigore – e si forniscono ulteriori e puntuali spiegazioni, limitatamente agli **adattamenti**, ovvero le modifiche importanti del PD. Per quanto riguarda gli **aggiornamenti**, ovvero le modifiche minori, si rimanda al precedente cap. III.

Stralci

Gli approfondimenti svolti nell'ambito del PAL2 hanno permesso di stabilire che le seguenti misure non sono coerenti con lo Scenario auspicato e le Strategie definiti dal PA. Nell'ambito della presente procedura ne viene pertanto proposto lo stralcio:

- posteggio filtro di Viganello, zona San Siro (grado Dato acquisito);
- nuovo collegamento tra le due sponde del Cassarate e accesso allo svincolo di Canobbio (grado Informazione preliminare).

Adattamenti

Dal PAL2 sono emersi i seguenti adattamenti di rilevante incidenza territoriale:

- concetto di sviluppo Pian Scairolo (cap. 3.1 Natura e paesaggio) (grado Dato acquisito);
- concetto di Sviluppo Vedeggio Valley (cap. 3.2 Insediamenti) (grado Risultato intermedio);
- concetto di sviluppo Porta Ovest (cap. 3.2 Insediamenti) (grado Risultato intermedio);
- rete tram: raccordo alla tratta esistente della FLP (grado Informazione preliminare);
- pian Scairolo - nuovo accesso autostradale in direzione sud (grado Risultato intermedio);
- pian Scairolo - nuova strada ad est dell'autostrada, da Via Senago fino all'abitato di Grancia (grado Informazione preliminare);
- nodo di Lamone-Cadempino FFS (grado Dato acquisito);

- viabilità Valle del Vedeggio (grado Informazione preliminare);
- Viabilità Porta Ovest (grado Risultato intermedio);
- passerella pedonale e ciclabile sul fiume Tresa (grado Dato acquisito).

Spiegazioni

- Alcuni **progetti infrastrutturali importanti identificati negli scorsi decenni dal PTL**, non sono stati approfonditi nell'ambito del PAL2 in quanto il loro orizzonte temporale si colloca ben oltre quello previsto per la realizzazione del PAL2 (2014-2018 per le misure di priorità A e 2019-2022 per le misure di priorità B). Inoltre, alla luce del nuovo approccio introdotto con i PA, progetti di questo tipo non saranno in futuro facilmente cofinanziabili da parte della Confederazione, che dà la priorità alle infrastrutture che permettono di fare un salto di qualità con la mobilità lenta e con i trasporti pubblici. I grandi progetti infrastrutturali per il traffico individuale motorizzato, sviluppati nell'ambito del PTL e già consolidati a PD, vengono mantenuti senza alcuna modifica nella nuova scheda sull'Agglomerato del Luganese. In questo modo è salvaguardata la possibilità di una loro futura realizzazione. Una verifica degli stessi potrà venir svolta nell'ambito dei previsti aggiornamenti del PAL.
- La tematica relativa allo **stazionamento** è stata verificata nell'ambito del PAL2 limitatamente all'orizzonte temporale dei PA di 2^a generazione. Ad eccezione del Posteggio filtro di Viganello in zona San Siro, la precedente impostazione stabilita dal PTL non ha subito modifiche; lo stesso vale per il rispettivo capitolo del PD. Dopo la consegna del PAL2 all'autorità federale, la Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) e la Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (DSTM) hanno avviato uno studio sul dimensionamento dei Nodi intermodali del Luganese. Dai primi risultati provvisori emergono elementi a favore di un importante ridimensionamento dei Nodi intermodali del secondo anello filtro (Lugano-sud, Molinazzo-Bioggio, Vezia e Cornaredo). Allo stato attuale degli studi si prospetta un numero complessivo tra 1'500 e 3'000 stalli a fronte di un totale di circa 7'000 stalli attualmente pianificato. Ritenuto che lo studio non è ancora terminato, un aggiornamento del capitolo del PD sullo stazionamento è prematuro. **La presente consultazione ha quindi anche lo scopo di raccogliere osservazioni relative agli orientamenti appena descritti.**
- Alcune **misure a carattere locale** non figurano più nella nuova scheda poiché non necessitano un consolidamento a Piano direttore in ragione della loro limitata incidenza territoriale. Esse sono tuttavia parte integrante del PAL2. L'elenco in fondo al capitolo 5 della scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese indica la situazione a PD di ogni singola misura del PAM2, in particolare se le stesse sono o meno rilevanti per il Piano direttore cantonale.

Si osserva infine che la scheda sull'Agglomerato del Luganese comprende le modifiche relative al **Basso Malcantone** adottate dal CdS il 9 novembre 2011 (Modifica n.1 del PD). Queste modifiche non sono ancora cresciute in giudicato in relazione a due ricorsi pendenti presso il Gran Consiglio (Comuni di Neggio e di Muzzano).

VI. Il Programma d'agglomerato del Bellinzonese e la nuova scheda R/M 4

Il capitolo I. *Situazione, problemi e sfide* della nuova scheda sull'Agglomerato funge da spiegazione alle parti vincolanti della scheda ed è qui integralmente richiamato (v. fascicolo a parte).

A complemento si evidenziano qui gli stralci e le nuove misure – rispetto alle schede R4 e M4 in vigore – e si forniscono ulteriori e puntuali spiegazioni, limitatamente agli **adattamenti**, ovvero le modifiche importanti del PD. Per quanto riguarda gli **aggiornamenti**, ovvero le modifiche minori, si rimanda al precedente cap. III.

Stralci

Gli approfondimenti svolti nell'ambito del PAB hanno permesso di stabilire che le seguenti misure non sono coerenti con lo Scenario auspicato e le Strategie definiti dal PA. Nell'ambito della presente procedura ne viene pertanto proposto lo stralcio:

- prolungamento di Via dei Gaggini verso Via Tatti (grado Dato acquisito);
- posteggio intermodale di Molinazzo (grado Dato acquisito).

Adattamenti

Nell'ambito del PAB sono state sviluppate le seguenti nuove misure di rilevante incidenza territoriale, relative agli **insediamenti**:

- densificazione aree di sviluppo:
 - o Quartiere Pratocarasso (grado Risultato intermedio)
 - o Quartiere Geretta (grado Dato acquisito)
 - o Comparto Stadio (grado Risultato intermedio)
 - o Comparto Via Tatti (grado Dato acquisito)
 - o Comparto di Viale Olgiati (grado Risultato intermedio)
- densificazione e riqualifica lungo gli assi stradali:
 - o Asse principale Molinazzo-Camorino (grado Dato acquisito)
 - o Assi stradali a Sementina e Cadenazzo (grado Risultato intermedio)
- zona industriale Nord (Giubiasco) (grado Dato acquisito)

Per quanto riguarda la **rete viaria e lo stazionamento** sono state sviluppate le seguenti nuove misure di rilevante incidenza territoriale:

- riqualifica degli assi stradali con carico elevato di traffico:
 - o via San Gottardo, tra via Guisan e Molinazzo, tratta 1 (Bellinzona) (grado Risultato intermedio)
 - o viale Portone (Bellinzona) (grado Risultato intermedio)
 - o via Zorzi, tra viale Portone e via Ghiringhelli (Bellinzona) (grado Risultato intermedio)
 - o via Monte Ceneri (Giubiasco) (grado Risultato intermedio)
 - o via al Ticino (Sementina) (grado Risultato intermedio)
 - o via San Gottardo, tra via Guisan e Molinazzo, tratta 2 (Bellinzona) (grado Risultato intermedio)
 - o via Zorzi, tra via Ghiringhelli e via Saleggi (Bellinzona) (grado Risultato intermedio)
 - o via Bellinzona (Giubiasco) (grado Risultato intermedio)
 - o via Cantonale (Cadenazzo) (grado Risultato intermedio).

Spiegazioni

- Attraverso il PAB è stato affinato e riorientato il **Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato del Bellinzonese**, che nel Piano direttore era stato consolidato col grado Risultato intermedio (v. scheda R4 COTAB in vigore). Ciò ha permesso di conferire a tutta la nuova scheda il grado di Dato acquisito.
- Diverse **misure a carattere locale** non figurano più nella nuova scheda poiché non necessitano un consolidamento a Piano direttore in ragione della loro limitata incidenza territoriale. Esse sono tuttavia parte integrante del PAB. L'elenco in fondo al capitolo 5 della scheda R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese indica la situazione a PD di ogni singola misura del PAB, in particolare se le stesse sono o meno rilevanti per il Piano direttore cantonale.

VII. Il Programma d'agglomerato del Mendrisiotto e la nuova scheda R/M 5

Il capitolo I. *Situazione, problemi e sfide* della nuova scheda sull'Agglomerato funge da spiegazione alle parti vincolanti della scheda ed è qui integralmente richiamato (v. fascicolo a parte).

A complemento si evidenziano qui gli stralci e le nuove misure – rispetto alle schede R5 e M5 in vigore – e si forniscono ulteriori e puntuali spiegazioni, limitatamente agli **adattamenti**, ovvero le modifiche importanti del PD. Per quanto riguarda gli **aggiornamenti**, ovvero le modifiche minori, si rimanda al precedente cap. III.

Stralci

Gli approfondimenti svolti nell'ambito del PAM hanno permesso di stabilire che le seguenti misure non sono coerenti con lo Scenario auspicato e le Strategie definiti dal PA. Nell'ambito della presente procedura ne viene pertanto proposto lo stralcio:

- spostamento della dogana di Ponte Chiasso da Piazza Elvezia verso via Comacini (grado Informazione preliminare)

Adattamenti

Nell'ambito del PAM2 sono state sviluppate le seguenti nuove misure di rilevante incidenza territoriale:

- riqualifica del Laveggio (Natura e paesaggio) (grado Dato Acquisito)
- riqualifica dell'area di svago nel comparto Valera (Natura e paesaggio) (grado Dato Acquisito)
- aree centrali e intensive (grado Dato acquisito)
- aree semi-intensive (grado Dato acquisito)
- aree estensive (grado Dato acquisito)
- riqualifica urbanistica del comparto della stazione di Mendrisio FFS (grado Dato acquisito)
- riqualifica e riconversione del comparto della stazione di Chiasso FFS (grado Dato acquisito)
- moderazione del traffico e messa in sicurezza (gradi DA e RI)
- parcheggi per il car-pooling (grado Dato acquisito)

Spiegazioni

- Nell'ambito del PTM e del PAMI sono state pianificate molte **grandi opere infrastrutturali** di portata regionale, come ad esempio il collegamento ferroviario Mendrisio-Varese (FMV) e le

nuove fermate ferroviarie di Mendrisio San Martino e Stabio. Il PAM2 si concentra maggiormente sui seguenti aspetti: sviluppo centripeto degli insediamenti, valorizzazione del paesaggio, riorganizzazione dei trasporti pubblici su gomma e miglioramento dell'infrastruttura e delle condizioni-quadro per la mobilità lenta. Di conseguenza la scheda di PD sull'Agglomerato del Mendrisiotto non comporta né stralci, né nuove di misure infrastrutturali rilevanti. Essa ha tuttavia subito un importante adattamento in relazione ai temi Natura e paesaggio e Insediamenti.

- Diverse **misure a carattere locale** non figurano più nella nuova scheda poiché non necessitano un consolidamento a Piano direttore in ragione della loro limitata incidenza territoriale. Esse sono tuttavia parte integrante del PAM2. L'elenco in fondo al capitolo 5 della scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto indica la situazione a PD di ogni singola misura del PAM2, in particolare se le stesse sono o meno rilevanti per il Piano direttore cantonale.

VIII. Cartografia

Allegati cartografici alle Schede sugli agglomerati (cap. 5 delle schede)

Per rendere le schede sugli agglomerati più uniformi – al fine di facilitarne sia la lettura sia il raffronto e quindi la visione d'insieme a livello cantonale – si è proceduto laddove possibile all'elaborazione di allegati cartografici standard (cfr. capitolo 5 delle proposte di schede), ovvero con la stessa grafica e lo stesso tipo di contenuti per ogni agglomerato.

Ciò è il caso per i seguenti allegati:

- Rete viaria (gerarchia stradale);
- Rete dei trasporti pubblici;
- Rete dei percorsi ciclabili.

Non si è per contro ritenuto opportuno procedere già in questa sede a uniformare gli allegati cartografici relativi al "Perimetro di riferimento" e, soprattutto, allo "Scenario auspicato", limitandosi a riprendere quelli contenuti nei rispettivi Programmi d'agglomerato. In vista dell'elaborazione dei PA di terza generazione, il Dipartimento del territorio intende proporre delle regole comuni affinché anche questi allegati vengano rielaborati secondo uno standard unico.

Coerentemente con quanto illustrato sopra (cfr. cap. II), gli allegati relativi alla Rete viaria contengono anche le informazioni relative ai Nodi intermodali e ai Posteggi di attestamento. Dal canto loro, gli allegati relativi ai Trasporti pubblici illustrano anche i Nodi importanti del TP e le altre fermate ferroviarie o tramviarie.

Va infine sottolineato che di regola gli allegati del capitolo 5 sono a carattere informativo (quindi non vincolanti). Questa regola presenta un'eccezione che riguarda l'allegato relativo allo "Scenario auspicato".

Carta di base del PD

Elenco delle nuove misure e degli stralci

L'adattamento delle schede sui COT e sui PRT e la loro "fusione" in schede uniche sugli agglomerati avranno ovviamente delle implicazioni sulla Carta di base del Piano direttore, che sarà modificata come segue:

- inserimento di tutte le **fermate** esistenti e pianificate del Sistema ferroviario regionale (TILO), della FLP/Rete tram del Luganese e della Centovallina;

- laddove queste fermate hanno il carattere di **nodo importante del trasporto pubblico**, vengono segnalate con un simbolo specifico;
- inserimento dei **nodi intermodali** e dei **posteggi di attestamento**, rispettivamente loro adeguamento in base ai risultati dei Programmi d'agglomerato e alle scelte metodologiche descritte sopra (v. cap. III, punto relativo ai "Nodi intermodali, nodi di interscambio, Park&Ride e concetti affini");
- sostituzione dell'indicazione relativa al **nuovo ponte sulla Maggia-Solduno** con una nuova grafica che simboleggia la **viabilità e circonvallazione a Solduno**;
- stralcio della **circonvallazione di Losone**;
- indicazione dello **svincolo di San Materno** (Ascona) con lo specifico simbolo (cerchio nero);
- stralcio della **circonvallazione di Brissago** e delle **gallerie delle Centovalli**;
- **strada litoranea** tra il **Cantonaccio** (Ascona) e l'**Albergo Acapulco** (Ronco s/Ascona): sostituzione del simbolo "progetto di galleria" con il simbolo "collegamento stradale in fase di studio" (freccette nere);
- Rete tram del Luganese: indicazione del **raccordo** tra l'imbocco della galleria Bioggio-Lugano Centro e la linea esistente della ferrovia FLP (tratta da Bioggio alla Stazione FFS di Lugano);
- nuovo collegamento TILO Vedeggio;
- indicazione delle misure previste per la **viabilità del Pian Scairolo** (semi-svincolo di Lugano Sud);
- indicazione della **strada di aggiramento di Bissone**;
- indicazione dello **svincolo autostradale di Sigirino** previsto dalla viabilità Valle del Vedeggio.

Per una spiegazione nel merito delle misure appena elencate si rimanda ai capitoli da IV a VII del presente Rapporto, alle proposte di schede sugli Agglomerati con relativi allegati (v. fascicoli a parte), come pure ai Programmi d'agglomerato (vedi: www.ti.ch/pa).

Metodo di rappresentazione cartografica degli adattamenti

Le modifiche elencate sopra sono raffigurate negli estratti della Carta di base che seguono (v. allegato) dove si evidenziano le **misure stralciate** con il color **arancione** e le **nuove misure** con il color **verde**. Al fine di facilitare la loro identificazione, il resto della Carta di base è raffigurato in bianco e nero. La Carta di base in vigore, come pure la legenda, sono visibili sul sito del Cantone al seguente indirizzo: www.ti.ch/pd → [cartografia online](#).

Le modifiche descritte comportano anche la creazione o l'aggiornamento di alcuni simboli (questi non figurano ancora sulla legenda della Carta di base del PD in vigore), segnatamente:



Posteggio d'attestamento



Fermata del sistema ferroviario regionale (TILO), della FLP/Rete tram del Luganese e della Centovallina



Nodo importante del trasporto pubblico

Fermate ferro/tramviarie e importanti nodi del trasporto pubblico

La presente procedura fornisce l'occasione per una completazione dei contenuti della Carta di base in materia di fermate e nodi del trasporto pubblico. Come detto, l'intenzione è di raffigura-

re **tutte le fermate** esistenti e pianificate del Sistema ferroviario regionale (TILO), della FLP/Rete tram del Luganese e della Centovallina; laddove queste fermate hanno il carattere di **nodo importante del trasporto pubblico**, verranno segnalate con un simbolo specifico. Infine s'intende inserire tutti i **nodi intermodali** e i **posteggi di attestamento**. Questi aggiornamenti sono volti a migliorare la visione del coordinamento tra sviluppo della rete dei trasporti e sviluppo degli insediamenti.

Questi aggiornamenti non sono segnalati come nuove misure (verde) poiché si tratta di misure realizzate o di misure già consolidate; come tali sono raffigurate in bianco e nero.

Rappresentazione cartografica degli adattamenti del Basso Malcantone

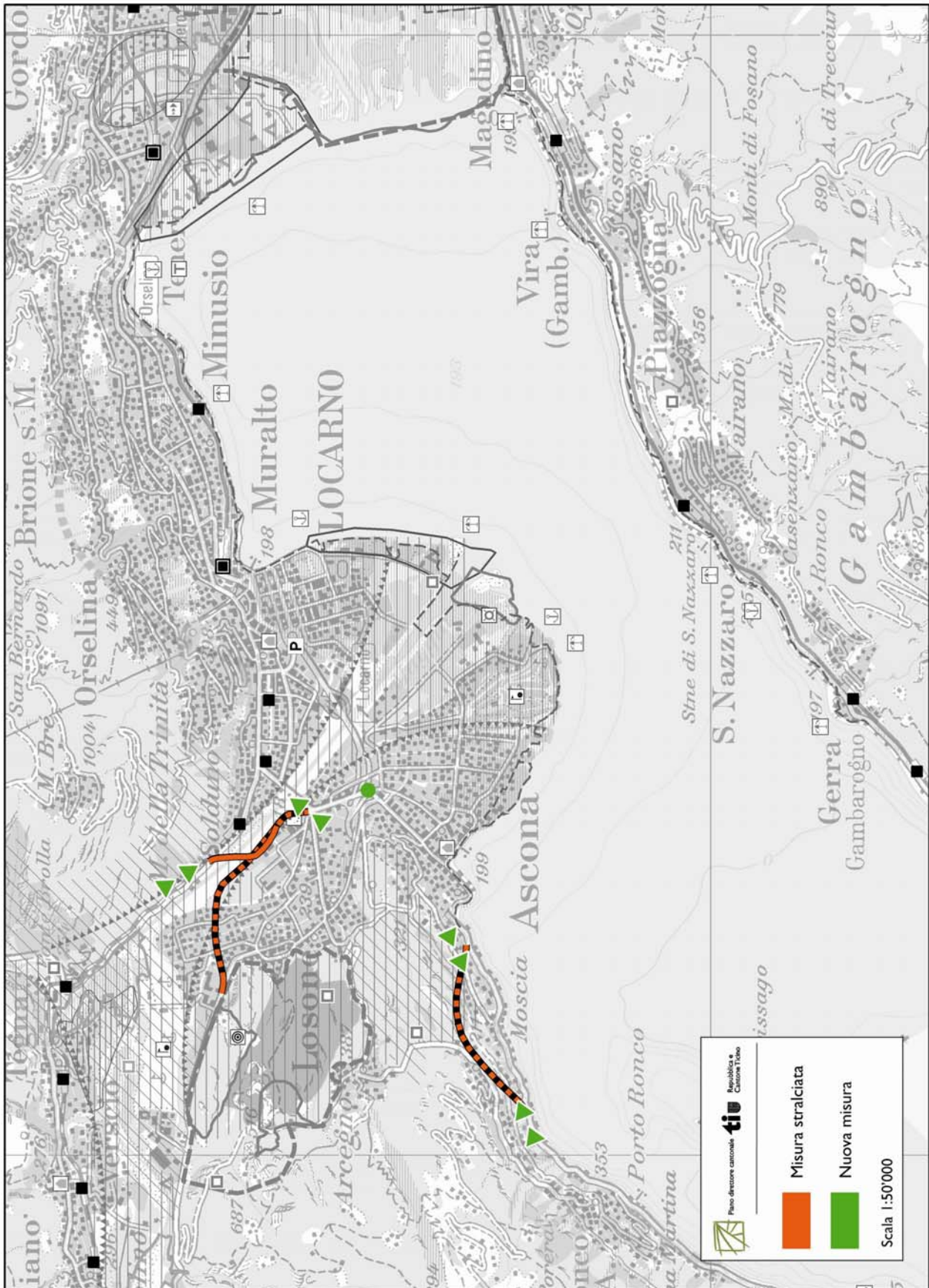
Le modifiche della Carta di base del Piano direttore comprendono anche i seguenti adattamenti relativi al **Basso Malcantone**, adottati dal CdS il 9 novembre 2011 (Modifiche del PD n.1, novembre 2011) ma non ancora cresciuti in giudicato in ragione di due ricorsi ancora pendenti presso il Gran Consiglio (Comuni di Neggio e di Muzzano):

- viabilità Basso Malcantone (tracciato della strada, con le due gallerie e i relativi accessi e portali);
- percorso della Rete tram con la galleria a Ponte Tresa e la sua estensione fino al confine con l'Italia;
- proseguimento del collegamento stradale verso l'Italia;
- stralcio della proposta di nuovo ponte stradale sulla Tresa all'altezza del Madonnone.

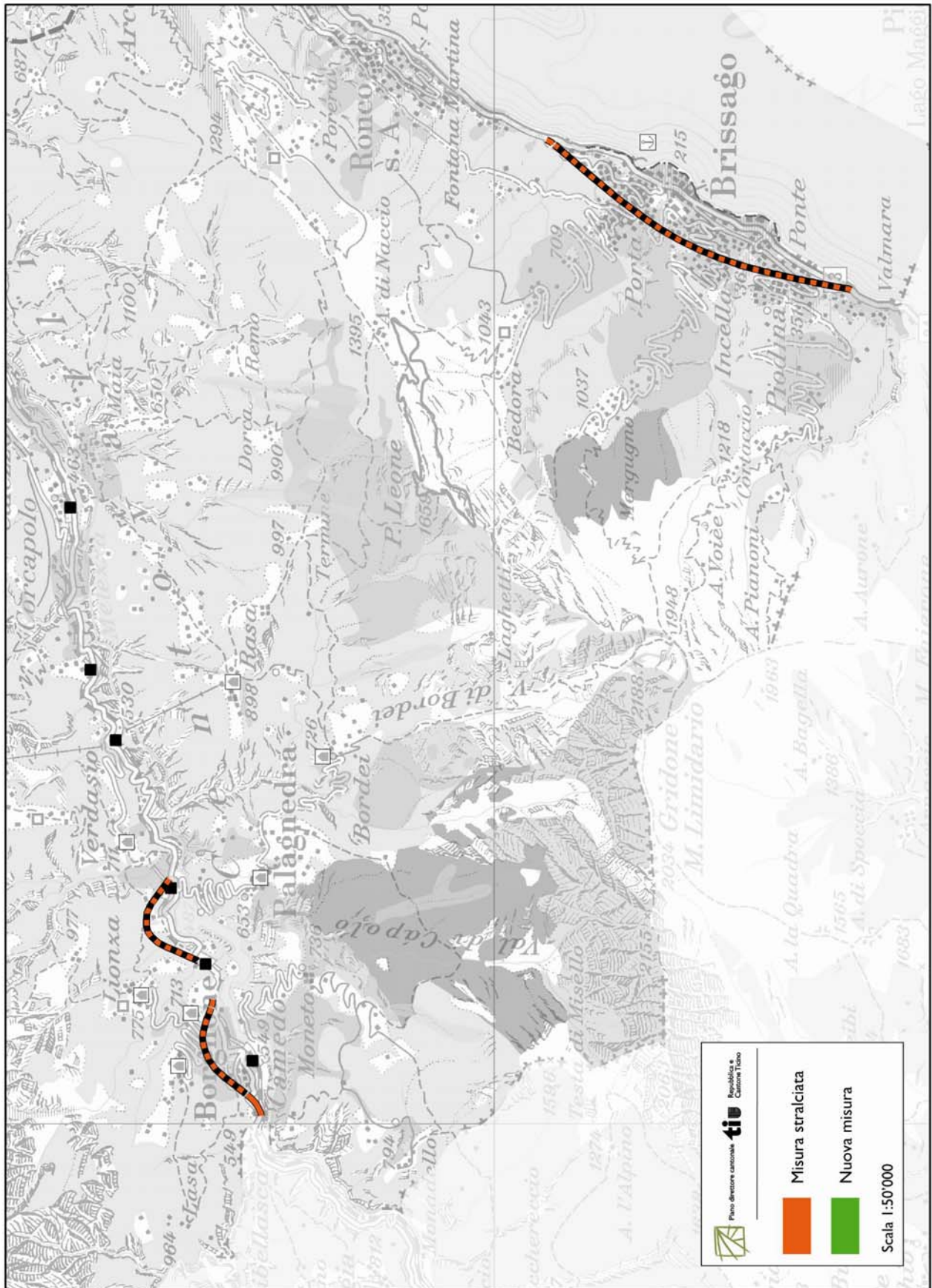
Questi adattamenti, in quanto oggetto di una precedente procedura, non sono evidenziati quali nuove misure o stralci negli estratti che seguono bensì quali contenuti consolidati (e quindi in bianco e nero).

ALLEGATI

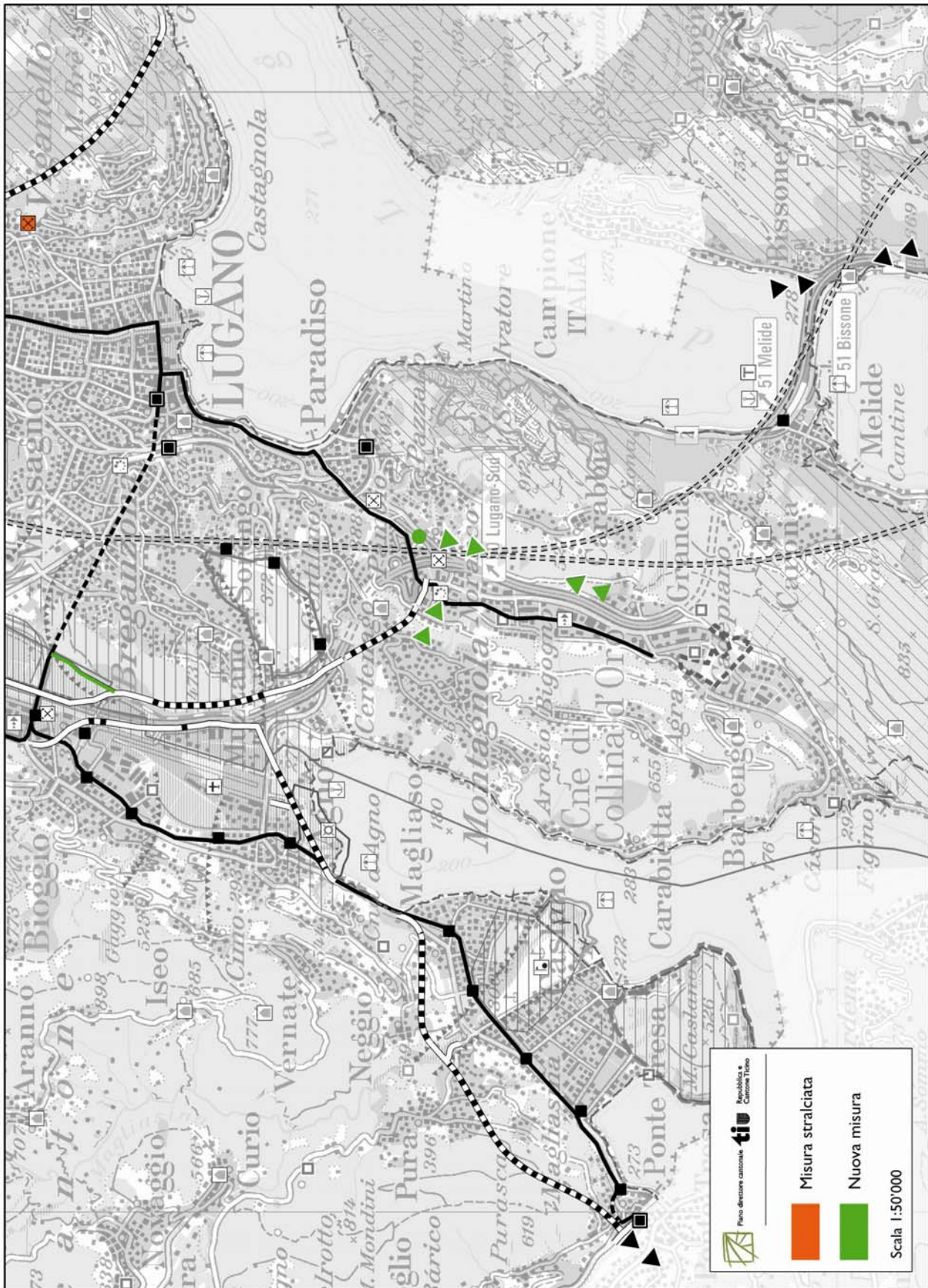
Carta di Base 1:50'000 – Estratto I (Agglomerato del Locarnese)



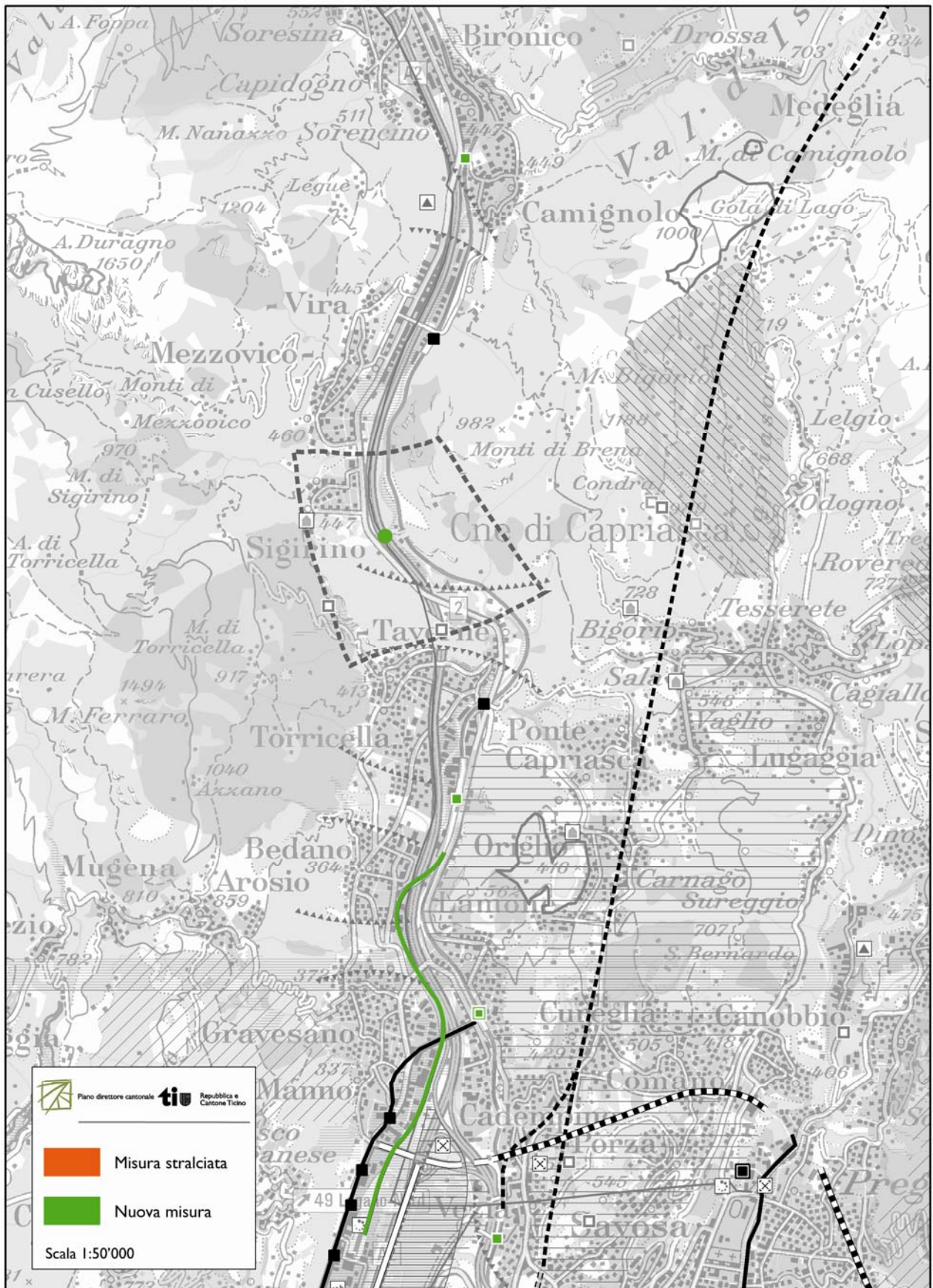
Carta di Base 1:50'000 – Estratto II (Agglomerato del Locarnese)



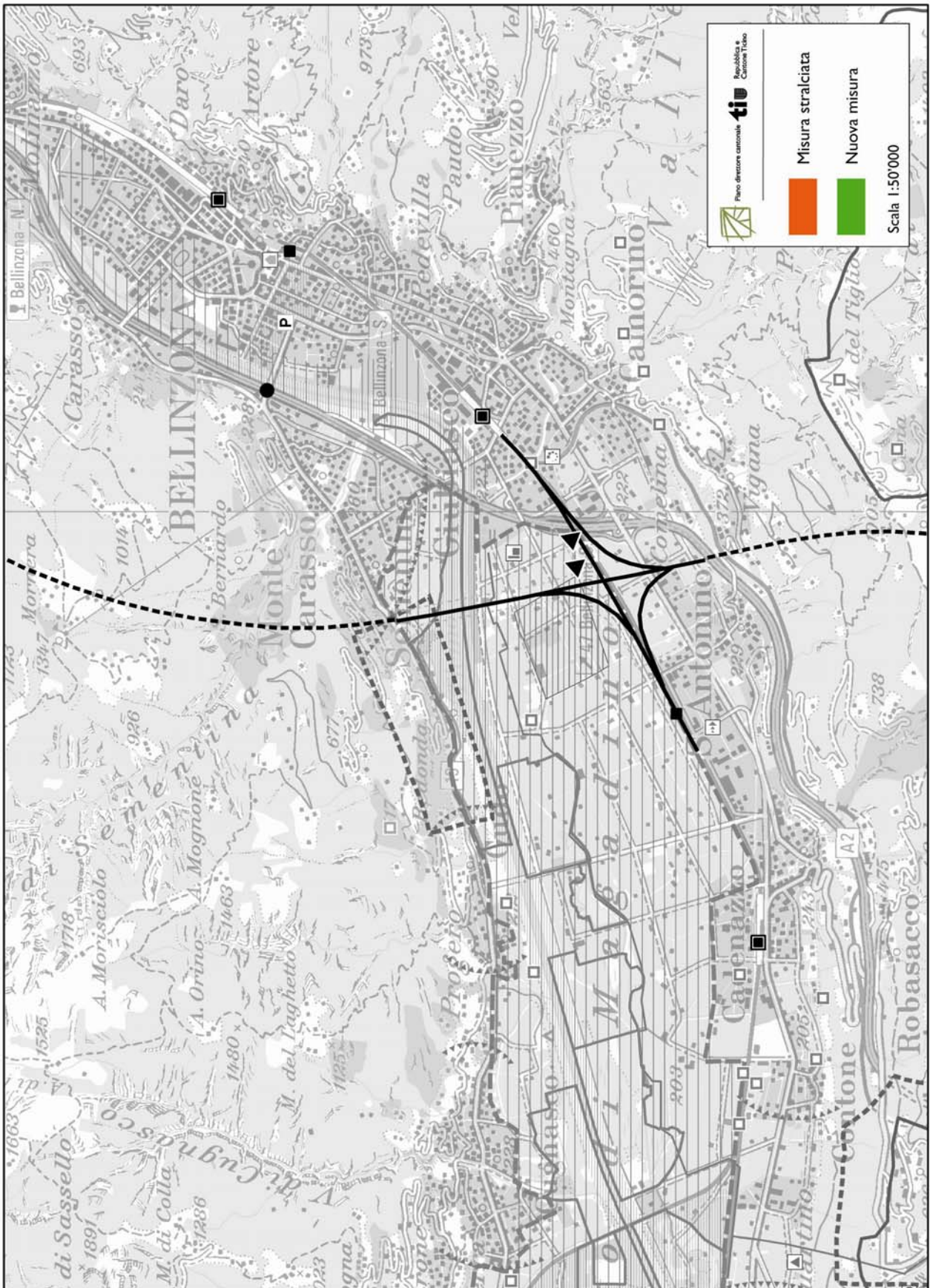
Carta di Base 1:50'000 – Estratto III (Agglomerato del Luganese)



Carta di Base 1:50'000 – Estratto IV (Agglomerato del Luganese)



Carta di Base 1:50'000 –Estratto V (Agglomerato del Bellinzonese)



Carta di Base 1:50'000 – Estratto VI (Agglomerato del Mendrisiotto)

